



## ORGANISATION AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### PREMIÈRE RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION POUR LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (RASG-AFI) Kampala, Ouganda (26 - 27 mars 2012)

---

---

**Point 5 de l'ordre du jour: Initiatives de la sécurité régionale de l'OACI****Mise en place des équipes régionales de sécurité de l'aviation (RAST)**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Cette note de travail traite de la mise en place d'équipes régionales de sécurité de l'aviation (RAST) tel que recommandé par la réunion spéciale AFI RAN en 2008 sous sa Recommandation 5/4, afin de permettre aux experts des États et de l'industrie pour d'examiner les problèmes de sécurité, adopter des mesures de renforcement de la sécurité qui conviennent à leurs activités et élaborer des plans de mise en œuvre fondés sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR).

La suite à donner par la réunion APIRG/18 figure au paragraphe 3

**RÉFÉRENCE(S):**

- Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734, Partie B)
- Rapport de la réunion spéciale AFI RAN 2008 (Doc 9930)
- Rapport de la réunion APIRG/17

**Objectifs stratégiques : A (sécurité)**

**1. INTRODUCTION**

1.1 En 1997, l'OACI a élaboré la première version du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) en officialisant une série de conclusions et de recommandations formulées conjointement par l'OACI et le secteur de l'aviation. Une deuxième version du Plan a été publiée en 2007, compte tenu cette fois de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde élaborée par un groupe de l'aviation appelé le Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG), en collaboration étroite avec l'OACI. La Feuille de route a été établie sur la base d'initiatives régionales guidées par les données, et elle décrivait les meilleures pratiques qui permettent aux groupes existants de mettre en évidence les problèmes de sécurité et d'atténuer les risques. Les meilleures pratiques indiquées dans la Feuille de route encouragent de plus les régions à élaborer leurs propres paramètres et justifications des risques pour la sécurité et appellent à l'adoption et au partage, à l'échelle mondiale, de techniques d'évaluation qualitative et quantitative des risques.

1.2 En 2008, la réunion spéciale AFI RAN a recommandé que les experts des États et de l'industrie en matière de sécurité travaillent ensemble au sein d'équipes régionales de sécurité de l'aviation pour examiner les problèmes de sécurité, adopter des mesures de renforcement de la sécurité qui conviennent à leurs activités et élaborer des plans de mise en œuvre fondés sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) (Recommandation 5/4).

1.3 Cette note de travail appelle à une suite à donner pour la mise en œuvre des RAST requis.

## 2. ANALYSE

### Les initiatives régionales

2.1 Dans plusieurs régions du monde, des initiatives visant à déceler les dangers qui pèsent sur l'aviation aux niveaux national, régional et international sont en cours depuis de nombreuses années. En 1998, une initiative conjointe de l'Administration des États-Unis et du secteur de l'aviation a conduit à la création de l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), qui avait pour tâche de réduire de 80 %, pour 2007, les taux d'accidents des États-Unis et aussi de réduire continuellement, au-delà de 2007, le risque d'accident d'aviation mortel aux États-Unis et dans l'aviation commerciale internationale. Cette initiative a conduit à la réalisation d'efforts similaires dans d'autres parties du monde, notamment l'Initiative européenne de sécurité stratégique (ESSI) en Europe et l'ancienne Équipe panaméricaine de sécurité de l'aviation (PAAST), qui a été remplacée par le Groupe régional panaméricain de sécurité de l'aviation (RASG-PA). En Europe, l'AESA publie un plan de sécurité décrivant, dans un même document, les dangers et les risques qui, à son avis, appellent des mesures à l'échelon régional. Les risques sont mis en évidence au moyen de renseignements fournis par les États membres et de données disponibles à l'AESA. Le plan couvre une période de quatre ans, est mis à jour tous les ans et décrit des lignes d'action spécifiques pour la solution de difficultés particulières. Ces lignes d'action concernent non seulement l'exploitation mais aussi des difficultés systémiques et énumèrent des résultats à atteindre clairs dans les domaines de la réglementation, de la supervision et de la promotion de la sécurité.

### Les COSCAP de l'OACI

2.2 L'établissement d'équipes régionales de sécurité s'est poursuivi avec la mise sur pied par un certain nombre de COSCAP<sup>1</sup> de leurs propres équipes régionales de sécurité de l'aviation (RAST), conformément au Manuel de supervision de la sécurité de l'OACI, Partie B qui prévoit qu'une RSOO<sup>2</sup> aide ses États membres à appliquer leur PNS et, plus précisément, à formuler les spécifications qui régissent comment les exploitants aériens et autres prestataires de services dépistent les dangers et gèrent les risques de sécurité. C'est ainsi qu'existent actuellement une RAST associée au COSCAP de l'Asie du Sud-Est (SEARAST), une autre qui l'est au COSCAP du Sud de l'Asie (SARAST) et une troisième qui est associée au COSCAP de l'Asie du Nord (NARAST). De même, en Afrique, le COSCAP-BAG a créé la BAGRAST<sup>3</sup>, qui est devenue par la suite la BAGASOO<sup>4</sup>. Toutes ces équipes ont un objectif commun, qui est de mettre en évidence, de sélectionner et d'analyser les problèmes de sécurité et d'y réagir en élaborant et appliquant des plans d'action.

2.3 Les COSCAP qui ont déjà établi des RAST ont l'avantage de disposer d'un mécanisme qui leur permet de mettre en évidence et de gérer les risques de sécurité communs à leur région. En revanche, ceux qui n'ont pas encore établi de RAST devraient en créer une. Quand un COSCAP se transforme en une RSOO ou quand une RSOO est créée en l'absence d'un COSCAP, il faudrait maintenir la RAST en activité ou en créer une. Il appartiendra à la RSOO d'établir une RAST et d'en faire un de ses comités techniques ou une entité autonome. Quelle que soit la méthode choisie, il ne faut pas oublier que l'efficacité d'une RAST est tributaire de la participation active des représentants des administrations gouvernementales et de l'industrie.

---

<sup>1</sup> Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité

<sup>2</sup> Organisation régionale de supervision de la sécurité

<sup>3</sup> Équipe du Groupe de l'Accord de Banjul de sécurité de l'aviation

<sup>4</sup> Organisation du Groupe de l'Accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation

### **Réunion spéciale AFI RAN en 2008**

2.4 La réunion spéciales AFI RAN de 2008 a reconnu qu'en adhérant fermement à la GASR et en utilisant son processus d'analyse d'écart, les États et l'industrie africains donneront à l'industrie mondiale et aux bailleurs de fonds une raison de croire que leur contribution apportera des avantages réels en matière de sécurité dans la Région AFI. L'emploi du processus de la GASR permettra d'assurer que les contributions sont bien ciblées, ce qui donnera la possibilité de coordonner et d'orienter les politiques et les initiatives de sécurité, et d'éviter les doubles emplois, les stratégies non coordonnées et le gaspillage des ressources. La réunion rappelle que l'ISSG a travaillé étroitement avec l'OACI, l'ACIP et les autorités locales et qu'il a organisé des ateliers GASR efficaces afin de faire connaître aux administrations de l'aviation civile (AAC) et à l'industrie les outils de la GASR. L'ISSG projette de continuer à appuyer la mise en œuvre de la GASR par l'intermédiaire d'équipes régionales conjointes de sécurité de l'aviation composées de représentants de l'industrie et des gouvernements.

2.5 En 2008, la réunion spéciale AFI RAN a recommandé la création d'équipes régionales de sécurité de l'aviation dans la Région AFI pour permettre aux experts des États et de l'industrie en matière de sécurité de travailler ensemble et d'adopter des mesures de renforcement de la sécurité qui conviennent à leurs activités et élaborer des plans de mise en œuvre fondés sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) (cf. recommandation 5/4). Faisant suite à la recommandation 5/4, la dix-septième réunion du groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/17, août 2010) a convenu que la mise en place de RAST devrait être guidée par les bureaux régionaux de l'OACI et que leur mandat devrait être élaboré et diffusé aux États afin d'identifier des personnes qui peuvent apporter des contributions significatives à leurs activités (Cf. conclusion 17/7).

2.6 La réunion voudra noter que la réunion spéciale AFI RAN 2008 avait également recommandé la création d'équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST) pour assurer la continuité du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) ainsi que le suivi et la surveillance continue de l'efficacité et de la viabilité des projets de mise en œuvre (cf. recommandation 5 /13), et que ces ROST ont été établis et sont opérationnels dans les bureaux régionaux pour l'Afrique de l'Est et Australe (ESAF) et pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest (WACAF). De même, la réunion spéciale AFI RAN a recommandé que les États, les COSCAP et les diverses agences régionales de sécurité de l'aviation de la Région AFI établissent des équipes de sécurité pour compléter les équipes de sécurité des bureaux régionaux de l'OACI et travailler étroitement avec elles (Recommandation 5/14).

### **3. SUITE À DONNER**

3.1 À la lumière des termes de référence du Groupe régional Afrique sur la sécurité de l'Aviation (RASG/AFI), la réunion est invitée à:

- a) Prendre note des besoins et des évolutions régionales liées à la mise en œuvre d'équipes régionales de sécurité de l'aviation (RAST), tels que présentés dans cette note de travail;
- b) Demander au Secrétariat du RASG-AFI développer les termes de référence pour les RAST requis;
- c) Examiner les options de mise en œuvre pour RAST à prendre en considération dans la Région AFI ; et
- d) Demander aux bureaux régionaux de l'OACI de faciliter la mise en place des RAST dans la Région AFI.

--- FIN ---